



ICAO

**Vingt-troisième réunion du Groupe régional AFI de Planification et de Mise en œuvre
(APIRG/23)
(Réunion virtuelle - 24, 25 et 26 novembre 2020)**

Point de l'Ordre du Jour 4.1 : Initiatives de l'industrie et autres questions de navigation aérienne

Besoin de report de la mise en œuvre EGNOS en AFI

(Note présentée par l'Association des Compagnies Aériennes africaines – AFRAA)

RESUME

La présente note de travail porte sur les préoccupations des compagnies aériennes relatives à la taille de l'infrastructure SBAS nécessaire pour couvrir l'espace aérien AFI, les défis d'équipements de bord vis-à-vis des effets désastreux de la pandémie COVID-19 sur le secteur de l'aviation africaine. Par conséquent, la note demande le report de la mise en œuvre du SBAS dans la Région.

Après la revue des préoccupations des compagnies aériennes, la suite à donner souhaitée est le report d'un minimum de cinq (5) ans de la mise en œuvre du SBAS en AFI.

<i>Objectifs stratégiques</i>	Capacité et efficacité de la navigation aérienne, Développement économique du transport aérien et sécurité
-------------------------------	--

1 INTRODUCTION

1.1 En Mars 2020, suite à la pandémie du COVID-19, les Etats ont fermé leurs frontières. Depuis, le monde ne cesse d'enregistrer les récessions économiques. Cette contrainte de santé publique reste préjudiciable à l'industrie de l'aviation et aux économies des Etats africains. Les capacités financières des Etats africains ne leur permettent pas de verser des subventions massives aux compagnies africaines.

1.2 Aussi, les compagnies, en mode de survie, se focalisent sur les initiatives de conservation du cash. Elles négocient les conditions de paiement de ce qu'elles doivent aux loueurs d'aéronefs, fournisseurs de services, constructeurs d'avions et révisent les plans d'investissements.

1.3 Il faudrait au moins quatre ans pour que le trafic passager atteigne les niveaux d'avant la pandémie.

2. ANALYSE

2.1. En se référant aux Conclusion 22/39 et Conclusion 22/40, le Comité des Operations Techniques et de la Formation de l'AFRAA a examiné la mise en œuvre des services SBAS en AFI.

2.2. Le Comité a évalué les infrastructures de quatre systèmes SBAS, dont celles de WAAS, EGNOS, MSAS et GAGAN, mises en œuvre respectivement aux Etats Unis, en Europe, au Japon et en Inde.

2.3. Il ressort de l'analyse des quatre systèmes qu'il faudrait une infrastructure plus étendue que la résultante de celles des Etats Unis, de l'Europe, du Japon et de l'Inde. En effet, la superficie du continent africain peut couvrir les Etats Unis, l'Europe, le Japon, l'Inde plus la Chine. Les superficies de la Chine et des Etats Unis sont de même ordre de grandeur, environ 9,6 million de km².

2.4. Le tableau ci-dessous décrit les tailles des infrastructures des quatre systèmes SBAS. Les données du tableau soutiennent la décision du Comité de l'AFRAA à les partager avec APIRG.

2.5.

Items Infrastructure	WAAS	EGNOS	MSAS	GAGAN	China SBAS	AFI SBAS
Références au sol	38	40	4	15	38?	135?
Centres de Contrôle	4	3	2	3	4?	16?
Stations de liaison sol - satellite	6	6	2	3	6?	23?
Satellites géostationnaires	3	3	2	3	3?	14?
Circuits de liaison d'équipements au sol	Des circuits fiables relient les références au sol, les centres de contrôle et les stations assurant les liaisons sol – satellites géostationnaires.					

2.6. En attendant les résultats de l'analyse de cout-bénéfices (CBA) les fournisseurs de service de navigation aérienne devraient-ils engager leurs ressources financières limitées pour déployer EGNOS en AFI ? Quel impact un tel investissement pourrait-il avoir sur les redevances pour les 30 prochaines années ?

2.7. Au-delà du coût de l'infrastructure, un avion sans « ADS-B out » nécessite environ 200.000 \$ US de frais de modification pour l'installation à bord et deux à trois jours d'immobilisation au sol. Les compagnies aériennes africaines investiraient 50 million \$ US pour une flotte de 250 avions opérant uniquement sur le continent.

2.8. L'aviation doit restaurer la confiance des voyageurs. Les mises en œuvre des projets phares de la Commission de l'Union Africaine tels que la ZLECA et le MUTAA accéléreront le développement durable de l'aviation et une sortie de la crise du COVID19. Cependant, des tarifs aériens abordables sont impératifs pour stimuler la croissance du trafic. Les tarifs compétitifs exigent les efforts de coopération de toutes les parties prenantes. Les transporteurs aériens, les exploitants et gestionnaires d'aéroports, les fournisseurs de service de navigation aérienne et les autorités de l'aviation civile doivent améliorer leurs productivités respectives afin de réduire les coûts d'exploitation pour que les passagers bénéficient de réductions significatives des tarifs aériens en Afrique.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Reconnaître les effets dévastateurs de la pandémie COVID-19 sur l'industrie de l'aviation et les économies africaines, conclure le report d'au moins cinq ans de la mise en œuvre EGNOS en AFI, et par conséquence, amender la Conclusion APIRG 22/40 ;
- b) Considérer l'achèvement de l'analyse cout-bénéfice continentale indépendante attardée comme condition préalable à la mise en œuvre du SBAS en Afrique.